

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över promemorian **Genomförande av energieffektiviseringsdirektivets bestämmelser om nationella energisparkrav för perioden 2021–2030**

VTI konstaterar att denna promemoria handlar om hur Sverige ska uppfylla energieffektiviseringsdirektivets bestämmelser om nationella energisparkrav för perioden 2021–2030. Det handlar huvudsakligen om energieffektivisering på en mer övergripande nivå och inte specifikt inom VTI:s ansvarsområde, transporter även om de ingår som en del.

VTI önskar framföra några mer principiella synpunkter. För att beräkna energieffektiviseringseffekten av energi- och koldioxidskatterna på diesel och bensin används värden på priselasticitet på kort och lång sikt. Det är dock svårt att veta hur priselasticiteten ser ut särskilt på lång sikt och många olika värden förekommer i den vetenskapliga litteraturen¹. Att som i Brännlund² göra beräkningar baserade på priselasticiteten för historiska data ger en möjlighet att eliminera potentiella skillnader mellan olika länder, men samtidigt är det osäkert hur relevanta historiska data är för att förutsäga vad som händer i framtiden.

Hur det framtida bilanvändandet utvecklas påverkas t.ex. av faktorer som framtida reallöneutveckling och utvecklingen av alternativa transportmöjligheter och priset på dem. Energiåtgången inom transportsektorn påverkas vidare av teknikutvecklingen och introduktionen av ny teknik i form av t.ex. energieffektivare motorer, elfordon och elvägar. Samtidigt finns det nu sedan ett antal år en kraftig trend både i Sverige och internationellt där försäljningen av så kallade stadsjeepar (SUV), som generellt är större och tyngre än andra bilar och drar mer energi, har ökat. Den utvecklingen försvårar möjligheten att nå uppsatta energieffektiviseringsmål och klimatmål.

Det här är exempel på svårigheter och osäkerheter som finns när man ska försöka bedöma den framtida energianvändningen inom transportsektorn. För att vara säker på att man kan uppfylla uppsatta mål för energieffektivisering måste man därför

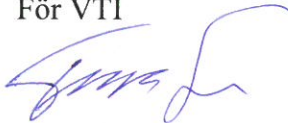
¹ Sterner, T. 2006, Survey of Transport Fuel Demand Elasticities, Naturvårdsverket rapport 5586, 34 s.

² Brännlund, R. 2013, The effect on energy saving from taxes on motor fuels: The Swedish case, SERE working paper 2013:6.

återkommande följa upp den faktiska energianvändningen och vara beredd att justera befintliga styrmedel och åtgärder eller att införa nya.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Vid beredningen av ärendet har tf. avdelningschefen Mattias Haraldsson medverkat. Forskningschef Mikael Johannesson har varit föredragande.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör